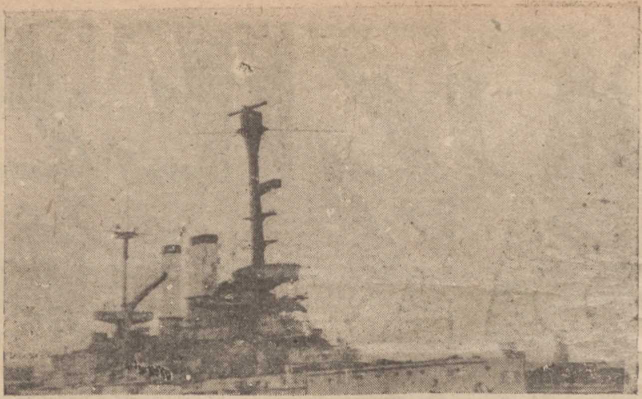
MŁODZIEŻ MORSKA

MIESIĘCZNIK LIGI MORSKIEJ

Nr. 7 WARSZAWA – LIPIEC 1946 Rok II

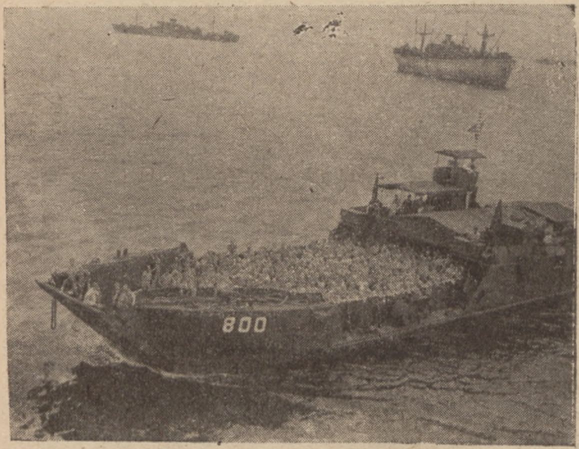


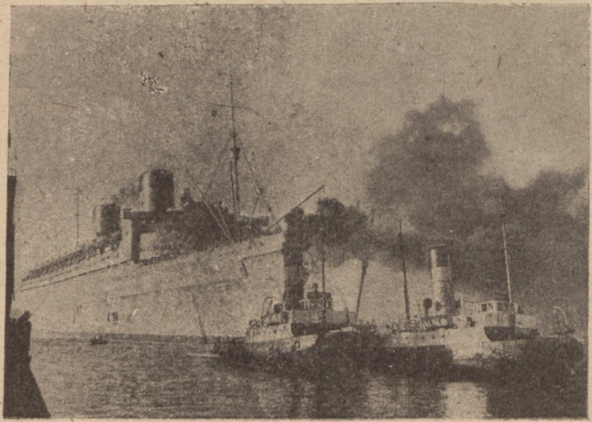
NASI BŁĘKITNI











Wrak niemieckiego pancernika „Schleswig - Holstein" leży u wejścia do portu gdyńskiego. Spotkanie na oceanie bombowca ze ścigaczem w czasie ubiegłej wojny należało do częstnych zjawisk. Takie barki desantowe były użyte do przewiezienia wojsk inwazyjnych do Francji. Wielkie statki oceaniczne muszą być wprowadzane do portu przez holowniki. Najmłodszy nasz marynarz jest dzielnym doboszem.

MŁODZIEŻ MORSKA

MIESIĘCZNIK LIGI MORSKIEJ

Nr. 7 WARSZAWA — LIPIEC 1946 Rok II

ŚWIĘTO MORZA

W kalendarzu świąt młodej Rzeczypospolitej znajdzie się kiedyś „Święto Morza“ obok święta młodzieży. W wasze bowiem młode, ale twarde ręce, jako pracowników morza, chcemy oddać pieczę nad sprawami morskimi.

Powiedzmy szczerze. Starsze pokolenie nie dorosło do zrozumienia kwestii morza. Nie miejmy do niego żalu za to, bo ono nie winne. Naród żył wieki całe zatroskany o sprawy lądowe. Przesiąkł psychiką lądową. Czuł respekt (czytaj — strach) przed wodą. Hasła morskie nie docierały nawet, a gdy dotarły, brzmiały jak slogany propagandowe. Obco, zimno, nieprzekonywująco. Nie były rzeczywistością.

Bo rzeczywistość w postaci 500 kilometrowego wybrzeża przemówiła do nas dopiero przed rokiem. I ta rzeczywistość nakłada specjalne obowiązki. Tu już nie wystarczy entuzjazm morski. Tu trzeba wkładu pracy i kapitału.

Zagadnienie morza ma przeróżne aspekty. Morze — to żywioł straszny! Morze to Moloch, pochłaniający wciąż nowe ofiary. Morze — to smok nienasycony, w którego gardzieli giną okręty oceaniczne bez śladu.—Morze—to obszar, gdzie wiosną tańczą góry lodowe, a latem szaleje... wąż morski.

A marynarze? To dzikie plemie włóczęgów, awanturników, obieżyświatów. Znamy ich z filmów marynistycznych! Siedzą bez przerwy w knajpach portowych i chlają dżin, lub urządzają bijatyki, połączone z demolowaniem lokalu.

Musimy z tym „światopoglądem morskim“ skończyć. Koszmar morza nie może spędzać snu biednym filistrom, wychowanym na równinach mazowieckich. Musimy zrozumieć sens głębszy morza.

Morze — to najpiękniejszy krajobraz, wobec którego bledną „pejzaże“ lądowe, pozbawione kolorytu błękitów, skąpanych w bezkresach wód.

Morze — najpiękniejsza autostrada świata, wobec której najwspanialsze drogi lądowe wydają się mizerną ścieżyną.

Morze — to żywioł, ale okiełznany przez wędrowców, włóczęgów i trampów, którym zawdzięczamy zdobycie i odkrycie nowych lądów, krajów, ba nawet światów całych.

Morze — to źródło dobrobytu narodów.

Morze — to bogactwo bezmierne.

Morze — to skarb nieoceniony.

Morze woła nas. Zew jego muszą usłyszeć młodzi.

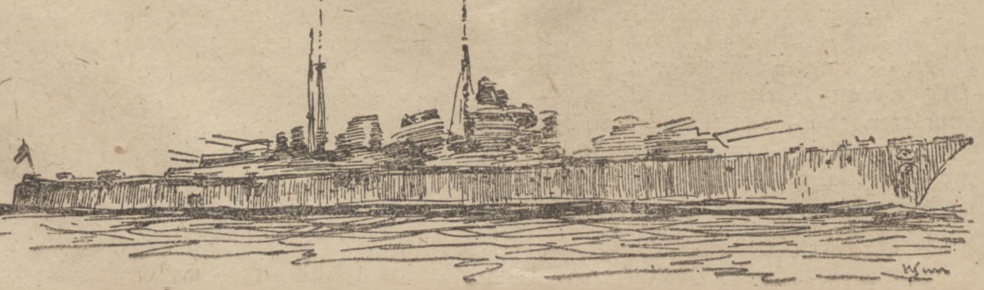
Ale morze trzeba opanować. W twarde dłonie pracowników morza oddać musimy los, nietylko statków i okrętów naszych, nietylko los wybrzeża, ale los całego Narodu, narodu morskiego. Potrzeba nam kadr marynarzy dla okrętów wojennych i statków handlowych. Potrzebne są zastępy rybaków morskich, zespoły szkutników, falangi robotników portowych, pracowników stoczni, transportu.

Nie stać nas na luksus budowania okrętów i statków na obcych stoczniach. Polscy marynarze na polskich statkach wieźć muszą polskie towary do krajów dalekich, otrzymując w zamian surowce i wszystko, czego nie kryją w sobie skarby naszej ziemi.

Morze żyje własnym życiem. Morze ma własne prawa, którymi się rządzi. Morze ma własny, szeroki oddech, który nadaje tętna oddechowi świata.

Morze jest dotąd niczyje. Żadne traktaty nie zdołały wydrzeć mu suwerenności. Morze należy do pracowników morza, do „ludzi morza“ do tych którzy potrafią je ujarzmić, którzy oddani mu wiernie, stoją w jego służbie.

Narybek młodych pracowników morza musi dać cały naród. Najlepsi i najdzielniejsi muszą oddać swe siły w służbie morza. Z ich pracy wykwitnie Dobrobyt Narodu. Z ich trudu wyrośnie młoda, nowa Polska, która ostoi się burzom dziejowym.



W MIASTACH MAROKKA

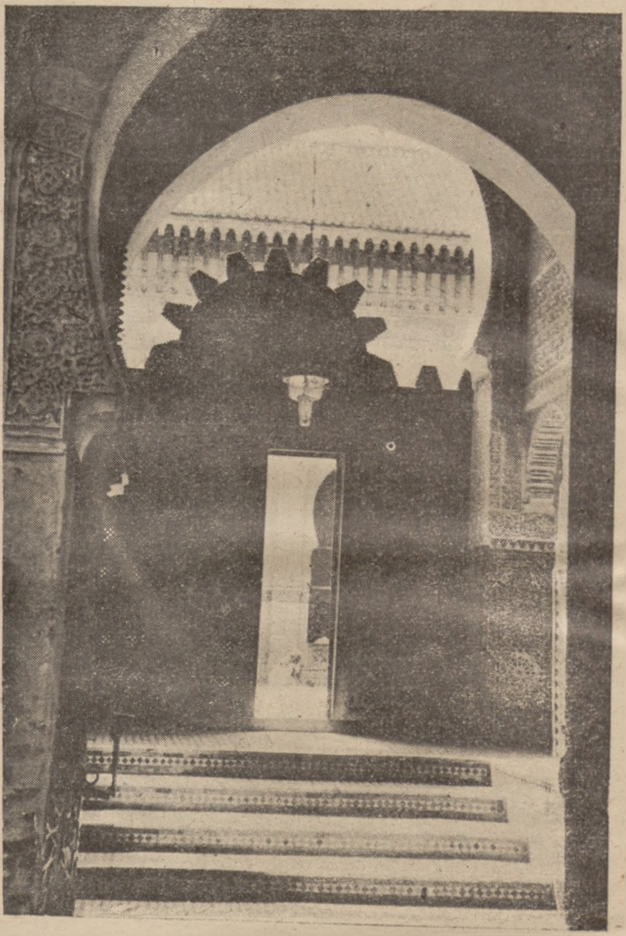
Są kraje, które — gdy patrzymy na mapę — wzrok nasz mija obojętnie. Są kraje, których rozmiar, bogactwo, przeszłość historyczna budzą respekt. Są kraje, których nie lubimy, czasem nawet bez określonych powodów. Wreszcie są kraje, których barwna plama na mapie przyciąga wzrok, fascnuje, zniewala... nie pozwala odejść, zapomnieć, kusi, wabi, woła... Są kraje, których barwa na mapie jest jak czarujący kwiat egzotyczny, położenie geograficzne — jak fascynujący kształ węża dla orła, a nazwa brzmi najsłodszą melodią. Spóójrzmy na mapę. Ot, na przykład... Marokko. Marokko — „Ziemia Czerwona!"... Maghreb — Zachód islamu, Zachód arabskiego świata

Kraj nieustającej przez stulecia barroud — wojny. Kraj kilkudziesięciu plemion arabskich i berberskich — najżarliwszych w islamie wyznawców Koranu, ale zarazem Żydów, Murzynów i potomków tylu innych ras. Kraj geniusza kolonizatorskiego i cywilizacyjnego Francji. Kraj porywającej wyobraźnię, bezprzykładnie heroicznej, o żelaznej dyscyplinie — straceńczej, śmiercią gardzącej Legii Cudzoziemskiej.

Kraj grobów polskich (gdzież ich nie ma!), patrzących na Atlantyk ze wzgórza Agadiru u boku dawnej fortecy portugalskiej Santa-Cruz.

Kraj, którym do dziś rządzi Sułtan, strzeżony przez pułki Czarnej Gwardii. Gdzie są haremy i zaklinacze wężów i uliczni sprzedawcy wody noszonej w koźlej skórze.

Gdzie chłopcy siedmioletni dostają od swych ojców nóż i torbę — symbole zawodów wojownika i kupca — gdzie 12-letnie dziewczynki wychodzą za mąż. Gdzie obłąkani uważani są za świętych — a europejczyków nazywają rummi — Rzymianin. Gdzie wielbłąd jest ważniejszym niż samochód, skorpion groźniejszy od lwa, gdzie kobiety są zawoalowane, gdzie dmie zabójczy wiatr Sahary — sirocco, gdzie w cieniu (latem) bywa 50 st. gorąca, a na szczytach Atlasu bieleje śnieg. Kraj baśni, kraj kontrastów. Kraj, w którym twarzą zwrócony na Wschód — leży przesławny El Mansur, którego Mickiewicz Almanzorem nazwał.



Wejście do meczetu



Czarna gwardia sułtana

Marokko... Czyż sama ta nazwa nie działa jak najmocniejszy hasysz, czyż nie brzmi dźwiękiem arabskiego rbeb (skrzypce arabskie), czyż nie płonie szkarłatem czerwonych skał i kasb (zamek) wzniesionych nad urwiskami Atlasu, czyż nie olśniewa oślepiającą białością domów — Casablank?;

Marokko pociąga tych, którzy go nie znają, przybyszów zachwyca, zniewala zaś do powrotu tych, którzy go opuścili. Przyroda, architektura, rasa, religia, obyczaje stroje, klimat, barwy nieba i ziemi, muzyka, pieśni — wszystko tu inne, odmienne, egzotyczne, tajemnicze, nieznane. Jakże to wszystko naraz opowiedzieć, opisać, wspomnieć bodaj?

Wymieńmy, ot, tylko na przykład miasta. Są jak klejnoty na nić nanizane. Każde odmienne, każde o swoistym uroku, barwie, każde o innym charakterze.

Tanger — teraz strefa międzynarodowa, ale podlegająca władcy Marokka, J. K. M. Sułtana Mulay Mohammeda, — ongiś stolica Mauretanii, odwiedzany przez Fenicjan, zachowujący ślady cywilizacyj od 1500 lat przed Chrystusem. Białe jego mury toną w zieleni palm, tamaryszków i kaktusów, króluje nad wspaniałą zatoką, patrząc ku potężnemu Gibraltarowi, ku Europie.

Casablanka, dawna Dar el Beida — po arabsku „biały dom", dziś 260-tysięczne europejskie miasto, wspaniały, nowoczesny port, przypomina okresem swego powstania i szybkością rozwoju naszą Gdynię. Gospodarcza stolica Marokka. Masto białe — a stworzone na piaskach i skalistej pustyni jakby za pomocą czarnej magii. Wspaniałe dzieło wysiłku cywilizacyjnego Francji.

Marrakesz — miasto słońca — stolica Sahary. Stąd wychodzą tu kończą swą wędrówkę przez pustynię kupieckie karawany wielbłądów. Wielki plac Marrakeszu — Dżema el F'na (Plac Straceń), to nie tylko olbrzymie targowisko, to zarazem największy teatr, gdzie wieczorem, po usunięciu przenośnych straganów zaklinacze wężów zachwycają swymi sztuczkami widzów, opowiadacze bajek wprowadzają swych słuchaczy w świat cudów, gdzie śpiewają i tańczą artyści, gdzie śpią na ziemi biedni,



Żebracy marokańscy

gdzie faluje nieprzeliczony tłum Arabów, europejczyków, legionistów, spahisów, zawoalowanych kobiet, półnagich Murzynów, gdzie można odsłonić tajemnice przyszłości lub w dymie haszyszu zapmnieć o przeszłości Marrakesz — Miasto Czerwone.

Rabat — to oficjalna stolica kraju. Siedziba Sułtana i Rezydenta Generalnego Francji. Ribat el Fath — „Obóz Zwycięstwa" — założony w XII stuleciu. Obok małe Sale, siedziba groźnych piratów atlantyckich — którego niepokojącą konkurencję powstrzymała dopiero w 1912 roku Francja — pacyfikatorka.

Meknes — miasto Berberów, otoczone wieńcem ogrodów, odznacza się piękną architekturą. Wśród budowli wyróżnia się wspaniała brama El Mansur'a.

W pobliżu Meknes ruiny miasta Volubilis przypominają, iż do Rzymian należał ongiś cały ówczesny świat. Dalej nieco Azru, słynne z przepięknych cedrowych lasów.

Na wybrzeżu Atlantyku pierwszy punkt lądowania floty anglo-amerykańskiej w czasie tej wojny. Port Lyautey, dawna Kenitora, obecnie również nowoczesny port francuski, dalej na południe Marogan, stara nadmorska forteca portugalska, posiadająca w swych murach muzeum, zawierające przepiękną kolekcję starej broni.

Magador wzniesiony na miejscu antycznej Thamusiga, ongiś siedziby piratów napadających na żeglarzy płynących do Ameryki lub Indii.

Na południu najważniejsze miasta, to Tarudant i Tizuit, otoczone czerwonymi murami i wreszcie już po drugiej stronie Atlasu, otwarte na gorące tchnienie Sachary Onarzazat, potężna, przedziwna i tajemnicza twierdza, o śladach stylu baibilońskiego i innych zaginionych już dziś cywilizacji.

A oprócz tych miast jeszcze jedno może najważniejsze, bo ogniskujące w sobie całą duchową siłę islamu, miasto, które śmie urągać nawet sułtanowi, stolica religijna Marokka, Fez. Otoczona wspaniałą, a tak tu cenną zielenią, zasobna w pomniki historyczne, medresy (szkoły religijne), pałace, dumna ze swej akademii mahometańskiej, przechowującej pieczołowicie dawne stroje.

Oto miasta, o których nazwach zaledwie wspomnieliśmy. Ileż kryją one rzeczy godnych widzenia i poznania. A przecież nie mówiliśmy jeszcze o ludziach, przyrodzie, górach, pustyni, o karawanach wielbłądów, o śpiewie muzzeinów nocą nad uśpionym w niesamowitej poświacie księżyca miastem, o rzekach, które są, ale w których wody niema... ale nie o wszystkim naraz można powiedzieć.

A przytym są rzeczy, o których jest trudno opowiadać. Lepiej jest pójść i samemu zobaczyć. Świat stoi otworem dla tych, którzy chcą go poznać. Drogi jego są szerokie,a najszersza to morze. I wszędzie doprowadzi, do wszystkich krain, do wszystkich ludów, do wszystkich cudów.

Więc na morze, młodzi przyjaciele. Ale wyruszając w świat, nie zapomnijcie zaopatrzyć się w klucz magiczny do tych wszystkich cudowności, w znajomość języków obcych i w wiedzę o życu i świecie, której nie skąpi wam szkoła.

Bronisław Miazgowski

WALKA PARY Z ŻAGLAMI

Zastosowanie pary i maszyny parowej w żegludze datuje się stosunkowo od niedawnych czasów, gdyż od początku wieku XVIII.

Są pewne ślady, które wskazują na to, że już w roku 1543 jeden z mieszkańców Barcelony, Blasco de Garay czynił próby zastosowania pary do żeglugi. Nie dochowały się jednak żadne opisy stosowanych przez niego maszyn.

Pierwszym statkiem parowym, jaki pojawił się w żegludze była łódź zaopatrzona w maszynę parową skonstruowana w 1704 r. przez Francuza Denisa Papin. Na łodzi tej popłynął w dół rzeki Fuldy aż do ujścia jej do Elby.

Papin, będący uczniem Huygensa okazał się bardzo zdolnym konstruktorem. Zostawszy profesorem matematyki na uniwersytecie w Marburgu i Cassel przeprowadzał próby ze swoją łodzią na Elbie. Próby te wypadły dość pomyślnie i wzbudziły powszechne zainteresowanie. Przewoźnicy, pracujący przy przewożeniu towarów na Elbie, obawiając się, że wynalazek Papina może pozbawić ich chleba, pewnej nocy napadli na łódź i zniszczyli ją tak dokładnie, że zaginął po niej wszelki ślad.

W roku 1736 Jonathan Hulls z zawodu zegarmistrz zgłosił patent na łódź parową zapewniający mu eksploatację wynalazku przez lat 19. Patent ten jednak nie doczekał się zrealizowania. To samo dzieje się z patentem uzyskanym w r. 1779 przez dr. John Allena.

W 1774 czterech Francuzów zmontowało maszynę Watta na łodzi, którą zaopatrzyli w koła łopatkowe. Tak skonstruowany parostatek przedstawili oni paryskiej akademii nauk. Konstruktorzy wraz z uczonymi puścili się w podróż po Saonie, dopływie Rodanu. Po parogodzinnej przejażdżce uczeni wydali wyrok, że wynalazek nie może mieć żadnego praktycznego zastosowania. Na podstawie ich orzeczenia król odmówił patentu.

Pierwsze realne wyniki w zastosowaniu pary do żeglugi osiągnęli przy końcu wieku XVIII konstruktorzy amerykańscy. Pierwszy statek skonstruowany przez Johana Fitha, zaopatrzony w koła łopatkowe, rozpoczął regularne rejsy na linii Filadelfia — Trenton.

Fith zanim doprowadził swe dzieło do końca musiał pokonać wiele trudności. By zdobyć potrzebne pieniądze na budowę statku, musiał pracować jako zegarmistrz, jubiler i rytownik. W końcu wydał dokładną mapę północo-zachodu amerykańskiego. Zdobyte w ten sposób fundusze pozwoliły mu na zbudowanie statku parowego, który pierwszą swą podróż odbył w dół rzeki Delaware.

W Europie konstrukcją łodzi parowych zajmował się Fulton. Zaznajomiwszy się z Wattem i namówiony przez niego, zabiera się do budowy łodzi parowej. W czerwcu 1803 r. łódź ta, mająca 18 m. długości i zaopatrzona w maszynę parową, dającą szybkość 4,5 węzła, zostaje spuszczona na wodę i przedstawiona komisji marynarki wojennej. Komisja wydaje opinię ujemną. Zniechęcony tym Fulton wyjeżdża do Ameryki, gdzie z przyjacielem swym Robertem Livingstonem rozpoczyna budowę rzecznych statków parowych. W miarę rozwoju budowy parowców, powstaje myśl zastąpienia używanego dotąd powszechnie do budowy statków drzewa, żelazem. W roku 1817 Karol Napier, hrabia St. Vincent przepływa przez kanał La Manche na okręcie „Aaron Mauby" zbudowanym całkowicie z żelaza.

Od tej chwili rozpoczyna się walka pary z żaglami. Para zdobywa sobie coraz większe uznanie wśród konstruktorów okrętów, którzy uzyskują przez jej zastosowanie zwiększenie szybkości budowanych przez siebie jednostek. Ale i żaglowce nie ustępują w tej walce. Pojawia się na morzach szybki smukły kliper, dźwigający na swych masztach olbrzymie spiętrzenie żagli i uzyskujący w ten sposób nienotowaną dotąd dla statków żaglowych szybkość. Kliper „Lighting" w roku 1855 przepływa Atlantyk z szybkością 18,75 węzła, a kliper „Sovereign of the Sea" robi przeciętnie na dobę 24 węzły.

Początkowo nazwę kliperów nadawano łodziom pilotowym pełniącym służbę u ujścia zatoki Chesapeak. Łodzie te ze względu na osiągane na nich duże szybkości zaczęto używać do przewozu łatwo psujących się ładunków, w handlu przybrzeżnym. W roku 1812 w czasie wojny anglo-amerykańskiej, klipery zastosowano jako statki kaperskie, oczywiście po odpowiednim przerobieniu i powiększeniu. W służbie tej klipery okazały się statkami bardzo szybkimi i zwrotnymi. Po wojnie rzucono je do transportu towarów wymagających szybkiego przewozu na tych liniach, na których zaczęła się dawać odczuwać konkurencja parowców.

Kliper, wymagający zgranej i dokładnie obznajmionej ze swymi czynnościami obsługi, zakończył stosowaną dotychczas dorywczość w kompletowaniu załogi i stał się szkołą zawodowego żeglarza.

Szybkość osiągana przez klipery amerykańskie spowodowała, że Anglicy nie chcąc zostać w tyle, również rozpoczęli budowę statków tego typu, aby wydobyć z nich jak największą szybkość, zawierali kontrakty na przewóz poczty i ładunków specjalnych tylko z kapitanami tych statków, którzy zdołali w najkrótszym czasie przebyć odległość na danej linii. Takie klipery, jak „Baynes" lub „Donald Mc. Ky", mając po 2000 ton ładunku, płynęły z szybkością 22 węzłów.

W latach50 i 60 ubiegłego stulecia nazwiska kapitanów, prowadzących najszybsze klipery, znane były powszechnie. Czyniono zakłady, idące nieraz w dziesiątki tysięcy dolarów czy funtów, który kliper szybciej przebędzie daną przestrzeń. Szał szybkości ogarnął wszystkie większe marynarki świata.

Między rokiem 1820 a 1850 klipery osiągają większą szybkość niż ówczesne parowce. Kon-

struktorzy parowców nie uznali się jednak za pokonanych i w dalszym ciągu wprowadzali udoskonalenia. W roku 1841 John Ericsson skonstruował parowiec „Princeton", który zaopatrzony był w śrubę zamiast kół, a do ogrzewania jego kotłów użyto po raz pierwszy węgla zamiast drzewa. Pierwszym parowcem, który przebył ocean był „Curakao" o wyporności 438 ton. Przepłynął on w roku 1826 z Roterdamu do Surinama w Ameryce Płd., przewożąc pocztę i pasażerów.

„Royal William" w ciągu 15 dni zużywając 330 ton węgla, przebył przestrzeń między Europą a Ameryką. Parowiec ten należał do młodego konstruktora okrętów Cunarda, założyciela późniejszej słynnej „Cunard Line", towarzystwa utrzymującego regularną komunikację pasażersko-pocztową między Europą i portami Ameryki.

Parowce coraz częściej pojawają się na liniach komunikacyjnych morskich i mimo konkurencji kliperów wypierają żaglowce. „Great Western", statek parowo-żaglowy, odbywa podróż z Europy do Ameryki w ciągu 12 dni i 9 godzin.

Aby zapewnić regularną i punktualną żeglugę Cunard buduje cztery parowce o napędzie kołami łopatkowymi. Pierwszy z nich „Britania" wypływa z Liverpoolu 4 czerwca 1840 roku i po 15 dniach żeglugi przybywa do Bostonu.

Oprócz „Britani" zostają spuszczone na wodę trzy parowce tej samej klasy, są to: „Acadia", „Columbia" i „Caledonia". Mają one po 63 metry długości, 11 szerokości i są zaopatrzone w maszyny parowe po 740 KM.

Parowce te zapewniały regularną i punktualną komunikację. Wadą ich było to, że zużywały zbyt dużo węgla.

W roku 1853 zostaje spuszczony na wodę prawdziwy olbrzym jak na owe czasy, bo liczący 3500 ton, zbudowany całkowicie z żelaza parowiec „Himalaya". Parowiec ten w czasie wojny krymskiej w 1856 r. został zakupiony przez Anglików i użyty jako transportowiec wojenny.

Anglik Brunel, chcąc zwiększyć ilość przewożonych jednorazowo emigrantów, buduje w 1871 r. „Lewiathan". Parowiec ten miał 313 m. długości, 23 m. szerokości i 19.000 ton pojemności Zaopatrzony był w koła łopatkowe, do których poruszania użyta była maszyna o sile 3411 KM. oraz śrubę poruszaną maszyną o sile 4886 KM. Oprócz tego zaopatrzony był w sześć masztów, na których rozpinano 54550 metrów kwadratowych żagli. Statek ten prześladował pech. Już w trzy miesiące po spuszczeniu na wodę wpadł na skały, z których ściągnięto go dopiero po upływie 12 miesięcy. W czasie dalszej swej służby ulegał kilkakrotnie różnym awariom, aż wreszcie w roku 1877, nie przynosząc spodziewanych zysków, został sprzedany na złom.

W dalszym ciągu swego rozwoju parowce całkowicie wyparły żaglowce ze wszystkich linii komunikacyjnych. Dziś żaglowiec na szlakach morskich jest rzadkim zjawiskiem i bezspornie należy do przeszłości.

Walery Przyborowski

Biali przyjaciele ludożerców

Keata Nui potrząsnął swoją kudłatą głową z niezadowoleniem: „Jeżeli Porter nie zechce zgnieść plugawego robactwa z doliny Tai Pi — wyrzekł harkotliwym głosem — to nigdy nie będzemy mieli spokoju". — „Bądź ostrożny, wodzu — odpowiedział niski, pięknie tatuowany człowiek o oliwkowej twarzy. — Amerykanin jest chytry jak jaszczurka; już i ciebie i Hapajów trzyma w swoim ręku". — „To nieprawda, ja tu rządzę — krzyknął Keata Nui z wściekłością — i nikt nie ma prawa zwracać mi uwagi! Tai Pi muszą być pobici; przybyli oni dużo później od nas na Nuku-Hiva i odtąd spokój został zdjęty z naszej wyspy. Ci przybłędzi z Samoa chcą nas pobić i ujarzmić, kiedy my jesteśmy odwiecznymi władcami tych ziem". — „To prawda — rzekł tatuowany wojownik — że chcą nad nami panować, ale Tai Pi to najdzielniejszy szczep „maori", tej samej krwi, co wy. Porter może ich pozabijać, ale nie zmusi do uległości. Biały admirał chce was podarować Stanom Zjednoczonym. Wasz haniebny traktat z tym człowiekiem jest rezygnacją z wolności wszystkich plemion wyspy. Jedynie Tai Pi nie ulegli namowom i podarkom Portera".

„Nas jest więcej — rzekł ironiczne Keata Nui



— a piorunowa broń białych ludzi może zdecydować o zwycięstwie. Wracaj teraz Wilsonie tam, skądeś przyszedł i radzę ci, nie mieszaj się

do naszych spraw, jeśli ci życie miłe". Pijany wódz plemienia Taiohae odwrócił się tyłem do naturalizowanego Anglika i odszedł w stronę zatoki, gdzie amerykańscy marynarze budowali twierdzę, sypali szańce i zaciągali na nie armaty okrętowe. Wilson zawrócił ku górom i niebawem zniknął w gęstej zieleni lasów.

Późnym wieczorem czterech dziwacznie postrojonych wojownków zebrało się na naradę w małej chacie pod ścianą skalną. Domek stał zdala od wsi, ukryty wśród krzaków akacjowych i drzew różanych. Można tam było bezpiecznie omówić plany obrony.

Gdyby wówczas jakiś podróżny wstąpił przypadkiem do owej chaty, nigdyby się nie domyślił, że wszyscy czterej dzicy ludzie, którzy tam się znaleźli, byli europejskiego pochodzenia. Rosjanin Kruzenstern przybył najdawniej, to też doskonale znał krajowców i wiedział, czego się można po nich spodziewać. Dwóch młodych zapaleńców: Francuz Cabri i Anglik Roberts, zaraz po przybyciu na Markizy, poddali się bolesnej operacji tatuowania całego ciała w misterne wzory krajowe i wyrzekli się jak najdokładniej cywilizacji. Zresztą od lat paru słynęli jako wielcy wojownicy. Wilson przybył ostatni, ale za to tak całym sercem pokochał krajowców, że gotów był życie poświęcić w ich obronie. „Słuchaj Joseph — rzekł do Francuza — ty masz najsilniejsze muskuły i najwięcej z nas wszystkich jesteś wytrzymały. Wyrusz o świcie do Tai Pi, aby ich ostrzec o wzmocnionym ataku, który się szykuje w najbliższym czasie. Zebrałem dziś trochę wiadomości. Nikt z ludzi Portera nie dowiedział się, kim jestem. Amerykanin rozdał swoim marynarzom dwieście muszkietów, a zaś Keata Nui zdołał zgromadzić blisko pięć tysięcy wojowników, którzy obozują na wybrzeżu. Dziś całą noc będą uroczyście zaklinać swoje bóstwa i śpiewać ponure pieśni wojenne, jutro rano muszą wszyscy iść do kąpieli i oczyścić się od złych uroków. Sądzę więc, że zdążysz do naszych przyjaciół na czas". Stary, poważny Rosjanin rozważał coś długo w skupieniu, poczym rzekł wolno: „Powiesz im jeszcze, żeby zaraz po pierwszych strzałach wycofali się w góry za naturalne zasłony skalne, bo nie wytrzymają ognia z dwustu strzelb. My zaś będziemy buntować okolicznych wodzów przeciw pozostałej na wybrzeżu załodze".

Tymczasem noc stała się bardzo ciemna. Kaganek w chacie zgasł, a od zatoki Taiohae słychać było wycie dzikich wojowników:

Hua mana u u u u!

Oe oe ia ia ia ia!

Hua mana u u u u!

— a na zakończenie potężny okrzyk z tysięcy piersi:

Te make i te Tai-Pi! (śmierć Tai Pi).

Gdy pierwsze promienie słońca zaróżowiły wierzchołki skał, na stromym zboczu ukazał się człowiek. Chwytając za wystające głazy, posuwał się w górę niemal po gładkiej ścianie. Tak przynajmniej wydawało się trzem obserwatorom, którzy z dołu śledzili jego karkołomną wspinaczkę. Bowiem nie lada to było przedsięwzięcie. Zwłaszcza krawędź pustynnego płaskowyżu wyglądała na nie możliwą do zdobycia. W końcu tam w górze człowiek uczepił się gałęzi zwisającej nad przepaścią, a po chwili zniknął wśród liści paprociowych. Trzech białych wojowników odetchnęło z ulgą. „No — rzekł Rosjanin — Tai Pi będzie ostrzeżone, a my róbmy swoje".

Koło południa dano znać staremu wodzowi Keata Nui, że na szczycie skały górującej nad zatoką pojawili się jacyś obcy ludzie. Wnet kilku wojownków wyruszyło pod skałę i zaczęli donośnie wołać: „Hej tam, czego chcecie?" — „Powiedzcie — krzyknął ktoś z góry — powiedzcie waszym wodzom, że są białymi podłymi jaszczurkami, że Tai Pi nie boją się zdrajców!". — Było to formalne wezwanie do boju.

O godzinie drugiej w nocy na oświetlonym przez księżyc morzu ukazały się ciemne sylwety dwóch okrętów wojennych admirała Portera i dziesięć wielkich łodzi krajowych.

Bitwa rozpoczęła się o świcie atakiem białych marynarzy pod dowództwem syna admirała. Lecz grad kamieni, rzuconych z wielką siłą, spadł na atakujących, czyniąc pośród nich wielkie spustoszenie. Zdezorganizowani marynarze cofnęli się ku łodziom, pozostawiając na placu kilku rannych i zabitych. Młody Porter leżał martwy, ugodzony kamieniem w głowę, koło niego pierwszy oficer „Essexu" ze strzaskaną nogą. Wówczas wojownicy przybrani w kogucie pióra i opaski z włosów ludzkich, wyskoczyli z poza obronnego muru i ruszyli śmiało ku napastnikom. Prowadził ich sam naczelnik plemienia, nieustraszony Timea Tai Pi. Ile razy błysnął ogień z dział okrętowych, tylekrotnie wojownicy padali na ziemię; a gdy kule przeleciały pod nimi, zrywali się i biegli naprzód. Admirał widząc wspaniałą taktykę wroga, zdumiał się niesłychanie. Podówczas żadne wojsko nie używało jeszcze tej całkiem nowoczesnej metody. Żołnierze szli do ataku ściśniętymi sze-



regami i nikomu nie przyszło na myśl, by mogło być inaczej. Marynarze i Taiohaeńczycy rzucili się do ucieczki w popłochu, wskakiwali do łodzi i czym prędzej wiosłowali na pełne morze, pod osłonę statków. Tai Pi byli górą.

Józef Cabri walczył przez cały czas bitwy przy boku wodza. Doskonale umiał się posługiwać oszczepem i straszną maczugą, którą podarował mu Timea i wielce przyczynił się do zwycięstwa. Po bitwie zasiadł przy ognisku w gronie najpoważniejszych wojowników plemienia i wsłuchał się w dziki łoskot bębnów wojennych. Oto za chwilę ukażą się tancerze, przystrojeni w korony z rzeźbionego szyldkretu, z plecionymi brodami starców, powtykanymi po nad czołem i z opaskami czarnych skudlonych włosów ludzkich. Odtańczą oni dziwaczną pantominę, poczym dziewczęta o ślicznych oczach, będą roznosiły wśród zwycięzców napój upajający.

Słońce skryło się za górami, na niebie zabłysły pierwsze gwazdy. Nieprzyjacielskie okręty odpłynęły gdzieś na wschód.

„Jakże się czuje admirał Porter po porażce— rozmyśla Cabri — ten niezwyciężony dotąd pogromca dzikich, morderca niewinnych ludzi, władający bronią palną przeciw prymitywnym dzidom i procom". Joseph nienawidził tych białych Jankesów z całej duszy. Nieśli oni zagładę kultur pierwotnych. Gdyby nie Tai Pi, dziewiczy kraj zmieniłby się prędko w ekspozyturę handlu kolonialnego, w wygodną przystań dla okrętów i zniknąłby bezpowrotnie czar pierwotnego wolnego bytowania. Najpierw zjawiliby się misjonarze, potem koloniści i wszelkiego rodzaju wyrwigrosze, a za nimi wódka, opium, choroby weneryczne i gruźlica. Sądził, że dopóki żyje Wilson i Roberts, póki on i Rosjanin są na wyspie, to zamiary awanturniczego admirała spełzną na niczym. Naiwne jak dzieci plemiona pierwotne uległyby prędkiej zagładzie, gdyby biały człowiek nie bronił ich przeciw złości innych białych ludzi. Już dość fałszu, krzywd i wyzysku. Wallis i Cook uważani przez swoich ziomków za wielkich bohaterów, byli poprostu rozbójnikami mórz południowych. Pierwszy Vancouver, angielski żeglarz i wspaniały człowiek, doradzał Hawajczykom, aby prócz dwóch białych zdecydowanych ich przyjaciół, nie puszczali na swoje wyspy nikogo z obcych przybyszów.

Cabri przeszedł już niemal przez wszystkie wtajemniczenia życia pierwotnego; zasmakował w nim do tego stopnia, że postanowił stać się na zawsze całkowicie krajowcem. Nie znosił kłamstwa i obłudy, a jego dzikusi nie kłamali. Uważali, że kłamstwo jest cechą niegodną wojownika i karali okrutnie wszelkie odstępstwa od tej zasady. Francuz nie znosił również urągliwej pewności siebie „białych panów" wobec ludności kolorowej. Przesiąknięty ideami Rewolucji Francuskiej, młody człowiek traktował tubylców jak braci wolnych i równych z białymi co do praw egzystencji.

Lecz nagle stała się rzecz niespodziewana przez młodego entuzjastę pierwotnego życia. Wódz Timea zbliżył się do niego uroczystym krokiem, niosąc coś zawiniętego w liście bananowe. Cobri rozwinął i przeraził się nie na żarty: oto ujrzał przed sobą pieczoną rękę ludzką.

„Nie, nie mogę być ludożercą — pomyślał sobie — sympatyczni moi przyjaciele przeholowali tym razem, trzeba będzie całą sprawę jakoś tak pokierować, aby wódz nie obraził się na mnie za odmówienie tak hojnego daru. Przecież ostatecznie jestem Europejczykiem i nie będę pożerał swoich wrogów, jak pierwszy lepszy tatuowany dzikus". — Tymczasem Timea począł go zachęcać: „Godną jest rzeczą zwycięskiego wojownika nakarmić się ciałem swego wroga; przyjmiesz przez to część jego siły oraz odwagi i staniesz się mocniejszym". — „Dziękuję ci wodzu — odparł stanowczo Francuz, ale sił mi nie brak; odczuwam raczej wielki apetyt na pieczonego prosiaka, czego mi z łaski swojej nie odmówisz". W ten sposób Cabri, mimo swojego postępu w dzikości, przekonał się, że coś go jeszcze łączy z Europą.

Następnego dnia Amerykanie uderzyli z większą jeszcze siłą niż pierwszym razem. Dwieście muszkietów zasypało kulami idących do ataku krajowców. Tym razem szala zwycięstwa przechyliła się na stronę Portera. Spalono wieś, wymordowano wielu mieszkańców Tai Pi, reszta schroniła się w góry. Stary wódz Timea zgodził się płacić Amerykanom haracz w postaci dwustu świnek i pozornie przyjął protektorat Stanów Zjednoczonych. A Porter, uszczęśliwiony z krwawej zemsty, dufny w swoją siłę, odpłynął na inne wyspy, pozostawiając w fortecy nadbrzeżnej porucznika Gamble'a z dwudziestoma dwoma ludźmi załogi.

Niedługo potem wybuchł bunt marynarzy, niezadowolonych z tego, że porucznik nie pozwalał im oddalać się z fortecy i trzymał ich stale w ostrym pogotowiu. Gamble doskonale zdawał sobie sprawę, że pozorna uległość plemion ma się ku końcowi. Wilson nie tracił czasu. Pobliskie lasy rozbrzmiewały ustawicznie wrzawą wojenną, a liczne dymy ognisk unosiły się nad drzewami. Nawet sam Keata Nui przestał zaglądać do obozu Amerykanów; uląkł się opinii swego ludu i gróźb Wilsona. Którejś nocy porucznik wraz z kilku zaufanymi marynarzami wymknął się cichaczem z obozu do przystani, podpalił jeden ze statków, aby uniknąć pogoni, a na drugim odpłynął w stronę Wysp Hawajskich. Na to tylko czekał Wilson i jego towarzysze. Nagły napad krajowców pod kierunkiem czterech białych wodzów udał się doskonale. Wszyscy pozostali piraci amerykańscy zostali wybici co do nogi. Jeden tylko, który zdążył przed atakiem uciec w góry, błąkał się wiele dni i nocy po górach i dolinach, aż go wreszcie przygarnął do swej chaty jeden z pomniejszych wodzów szczepowych. Od tej chwili spokój zapanował w dolinie Taiohae. Nuku Hiva była wolna.

Dr. Aleksader Lech Godlewski

PORT PRZYSZŁOŚCI

W nawale prac, związanych z odbudową najważniejszych w tej chwili dla Polski portów w Gdyni i Gdańsku poświęca się stosunkowo nie wiele uwagi sprawie portu w Elblągu, który niewątpliwie, ze względu na swoje dogodne położenie, może odegrać pewną rolę w życiu gospodarczym Polski.

Port ten, o charakterze śródlądowo-morskim, leżący nad żeglowną rzeką Elbląg, oddalony jest o 6 km. od Zatoki Fryskiej, do której prowadzi kanał szerokości ok. 50 m. Z Zatoki Fryskiej przez Nogat, posiada Elbląg naturalne połączenie z dolną Wisłą, Gdańskiem i Zatoką Gdańską.

Drogą lądową posiada Elbląg połączenie z: 1) Warszawą przez Malborg — Iławę — Mławę i 2) Toruniem przez Malborg — Grudziądz, lub Malborg — Iławę.

Obecnie, port w Elblągu ma znaczenie drugorzędne wskutek płytkości zalewu, zamarzania wód w okresie zimowym i braku bezpośredniego dostępu do morza.

Ruch statków morskich może odbywać się tylko w kierunku na Pilawę, a więc przez tereny należące do Z. S. R. R. i to statkami o zanurzeniu nie większym jak 3 — 4 m. (Głębokość portu i Kanału Elbląskiego wynosi średnio 4,5 m.).

Istnieje również możliwość połączenia z morzem przez kanały bagrowane Elbląski i Gdański do Wisły Elbląskiej, skąd przekopem koło Schiewenhorst do Zatoki Gdańskiej, lub przez śluzę w Einlage do Gdańska i dalej. Wymagałoby to jednakże wielu prac usprawniających tę drogę dla żeglugi morskiej, a głównie pogłębiania, gdyż przeciętna głębokość na tej trasie wynosi ok. 2,5 m.

Jak wielu innych miast, wojna nie oszczędziła i Elbląga. Centrum miasta jest zniszczone niemal doszczętnie, jedynie dzielnice robotnicze i willowe ocalały. Dzięki istnieniu portu i wielkich stoczni okrętowych Schichau, miasto stanowi znaczny ośrodek przemysłowy. Istnieje tam fabryka parowozów, maszyn rolniczych, wielka montownia samochodów i silników samolotowych Bussing'a.

Port stanowi poszerzone koryto rzeki Elbląg i rozciąga się na długości ok. 4 km. z niewielkimi basenami. Można podzielić go na: a) port przemysłowy o długości nabrzeża ok. 515 m., z trzema torami kolejowymi (obecnie 2, gdyż jeden rozebrany), oraz fabryką octu i zakładami drzewnymi, b) stocznia okrętowa Schichau, c) port miejski, gdzie znajdują się przystanie pasażerskie, drobne zakłady przemysłowe prywatne, targowisko na ryby, d) przystań lugrów rybackich, e) przewóz Nowomiejski, gdzie znajduje się 6-cio piętrowy elewator zbożowy o pojemności ca 10.000 ton i młyn. Urządzenia te jednak w dużej mierze są zniszczone lub tak uszkodzone, tak że bez poważnego remontu nie nadają się do użytku.

Z 6-ciu istniejących w porcie przed wojną dźwigów o łącznej nośności 24 ton, został w porcie przemysłowym w stanie nie zniszczonym jeden dźwig mostowy o nośności 5 ton. Obecnie jest już czynna sieć wodociągowo-kanalizacyjna oraz doprowadzono do stanu używalności sieć elektryczną.

Ogólne obroty portu w Elblągu wynosiły w r. 1944 — 176.280 ton, natomiast w przedwojennych latach 1936 — 1939 przekraczały 400.000 ton rocznie. Artykułami importowanymi były główn'e: węgiel, materiały budowlane, cement, drobnica; eksportowano: zboże, drzewo surowe, drobnicę i t. p. Obrót był przeważnie między Niemcami a Prusami Wsch. przy czym, towary importowane szły prawie wyłącznie na użytek wewnętrzny Prus a niejednokrotnie tylko na użytek miasta i portu Elbląg. Średnia ładowność statków przychodzących wynosiła ok. 400 ton, wychodzących — ok. 250 ton. Maksymalna pojemność statku jaki zawinął do portu wynosiła ok. 1.200 BRT.

Trzeba również wspomnieć o dużych możliwościach rybołówczych na omawianych terenach. Obszary zalewu morskiego obfitują w wielką ilość ryb i nawet najprymitywniejsze połowy, jakie odbywają się obecnie, przynoszą znaczne wyniki. Odczuwa się, jak zresztą na całym Wybrzeżu, brak kutrów rybackich, łodzi i sprzętu rybołówczego.

Jednak istnienie na miejscu stoczni, po pewnych koniecznych inwestycjach, może w stopniu wystarczającym dostarczyć rybakom odpowiednich jednostek pływających.

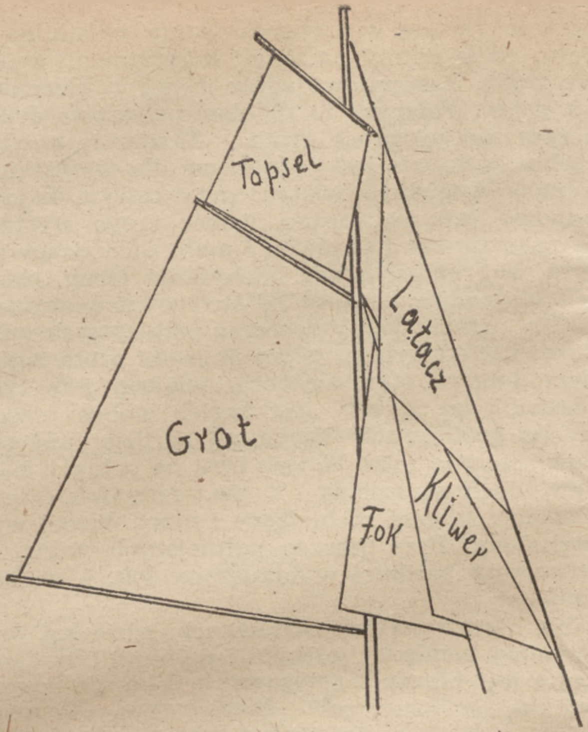
Elbląg wymaga jeszcze wiele prac i funduszów, zanim zajmie należne sobie miejsce wśród portów Polski. Niewątpliwie jednak w miarę ożywiania się naszego życia gospodarczego, nie pozostanie na uboczu.

Marian Krynicki

FOK — ŻAGIEL

W żeglarstwie morskim nazwa fok-żagla jest nadawana przymasztowemu żaglowi fokmasztu, w jachtingu zaś zarówno morskim jak i śródlądowym przyjęto nazwę foka dla najniższego sztaksla na dziobie, będącego właściwie grotsztakslem, o ile pierwszym jest grotmaszt. Z praktyki wiemy, jak bardzo pomocnymi są te właśnie fok-żagle, czyli grotsztaksle. Pokrótce chcę wyjaśnić, na czym ich rola polega.

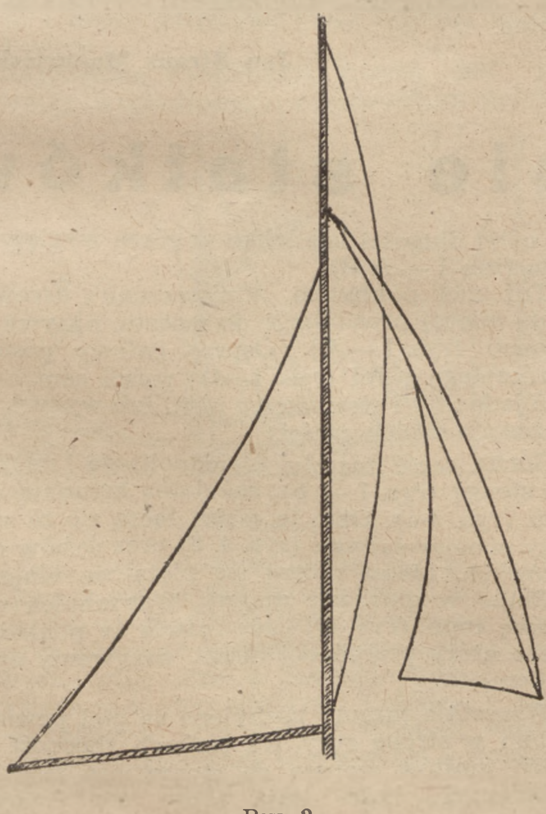
W poprzednim artykule, omawiając działanie wiatru na żagiel, wspomniałem, że siłę pociągową wiatru zawdzięczamy w dużej mierze ciśnieniu ujemnemu powietrza po stronie zawietrznej żagla. To ciśnienie ujemne t. zw. zasysa-

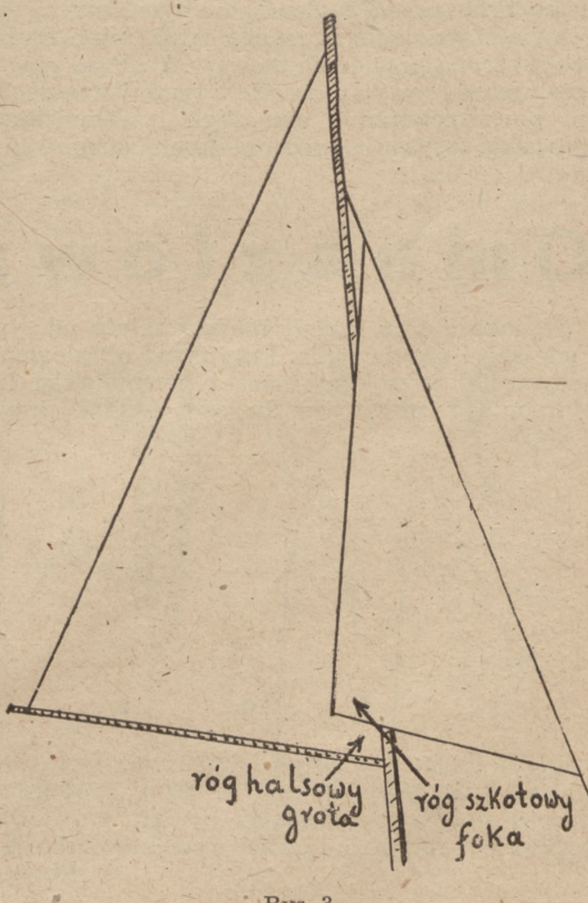


Rys. 1

nie występuje szczególnie silnie przy małych kątach natarcia wiatru na żagiel, gdy przepływ strumienia wiatru odbywa się prawie bez wirów. Przy większych zaś kątach natarcia wiry powietrzne, jakie tworzą się po stronie zawietrznej żagla, zakłócają w sposób szkodliwy zjawisko zasysania. Aby temu zapobiec, ustawiamy przed żaglem głównym żagiel pomocniczy, —fokżagiel, w ten sposób, że pomiędzy tymi żaglami wytwarza się wąski kanał. Prąd powietrza, przepływając przez ten kanał, zgęszcza się, poczym rozpręża się przy tylnym liku foka, porywając za sobą cząstki powietrza, które przedostały się na stronę zawietrzną grota i nie dopuszczają do wytwarzania się wirów. Zjawisko to nazywamy „działaniem dyszowym" foka, polega ono na zwiększeniu prędkości przepływu strumienia wiatru po stronie zawietrznej grota oraz na spotęgowaniu zasysania. Działanie dyszowe foka występuje intensywnie zwłaszcza w przedniej części grota, co ma szczególne znaczenie w żaglowaniu w bejdewind.

Fok staramy się tak umieścić przed grotem i taki mu nadać kształt, aby uzyskać jak największą współpracę obu żagli. W tym celu pożądane jest uczynić fok jak najwyższy, aby ochraniał obszar ujemnego ciśnienia po zawietrznej stronie grota nie tylko w dolnych, ale i w górnych jego częściach, a więc róg fałowy foka mocujemy tak wysoko, na ile nam techniczne warunki pozwolą. Róg halsowy umocowujemy przed masztem w odległości mniej więcej 1/4, a conajwyżej 1/3 długości bomu. Uzyskujemy w ten sposób położenie obu żagli zbliżone do równoległego. Róg szkotowy foka znajduje się powyżej halsowego rogu grota, ponieważ dolny lik foka unosimy skośnie nad pokładem, w przeciwnym bowiem wypadku prąd powietrza, opływający fok, nie miałby swobo-


Rys. 2



Rys. 3

dnego ujścia i tworzyłby wiry w zetknięciu z pokładem w przedniej części grota. Umieszczenie foka w stosunku do grota ilustruje rys. 1.

Na większych statkach zamiast jednego foka używamy kilka mniejszych sztaksli, ustawiając je w ten sposób, aby przedni żagiel nie psuł pracy następnego (rys. 2 ożaglowanie kutra). Musimy jednak pamiętać, że jeden większy sztaksel lepiej spełnia swą rolę, niż kilka mniejszych o tej samej łącznej powierzchni i wtedy tylko uciekamy się do podzielenia powierzchni foka na kilka mniejszych, gdy względy techniczne nas do tego zmuszają.

Tylny lik foka zazwyczaj zachodzi za przedni lik grota w granicach 1/6 do 1/5 długości bomu, przy tym na szerszych statkach może sięgać dalej niż na węższych. To t. zw. „załapanie" foka, jak również wielkość jego komory wietrznej (wklęsłość, wybrzuszenie) zależy od tego, na jakich kursach względem wiatru żeglujemy.

Żagiel nie jest powierzchnią sztywną, wobec czego jego powierzchnia doznaje skręcenia, między położeniem bomu a położeniem górnych części żagla powstaje wachlarzowate rozchylenie, a poszczególne jego części pracują pod różnymi kątami natarcia wiatru: jeżeli dolne ustawimy pod najkorzystniejszym kątem natarcia, to górne pracują pod zbyt małym kątem, lub będą w łopocie. Jeżeli natomiast górne części żagla ustawimy najkorzystniej, to dolne pracować będą pod kątem za dużym. Tę wadę żagli redukują właśnie przednie osłaniające żagle-sztaksle. Dzięki odpowieniemu ich ustawieniu przed żaglem głównym tworzą one prawie równoległą do niego i tak samo śrubowo skręconą powierzchnię (yys. 3). Prąd powietrza, przepływający między tymi równoległymi powierzchniami obu żagli i wzbudzający zjawisko zasysania po zawietrznej stronie grota, odchyla się w kierunku bomu najsilniej u dołu, gdzie mamy najmniej korzystne ustawienie żagla, a stopniowo coraz mniej w kierunku ku górze. Polepsza to działanie dyszowe foka, a tym samym pracę grota. Skręcenie powierzchni żagla nie jest jednakowe dla wszystkich kursów względem wiatru: przy ostrym bajdewindzie jest nieznaczne, wobec czego wystarczy zastosować fok płaski i mało zachodzący za grot, aby spowodować odchylanie strug wiatru opływających grot ze strony zawietrznej.

Gdy przechodzimy do coraz pełniejszych wiatrów, kąt odchylenia górnych części grota względem dolnych staje się coraz większy i to tym bardziej, im wyższy jest żagiel, wobec czego trzeba grot osłonić większą i bardziej wklęsłą powierzchnią foka. W tym celu na pełnych bajdewindach stosujemy t. zw. genuafok, nieco większy, za grot zachodzący i nieco więcej wybrzuszony. Przy jeszcze pełniejszych wiatrach stosujemy bardziej wybrzuszony fok, t. w. balonfok

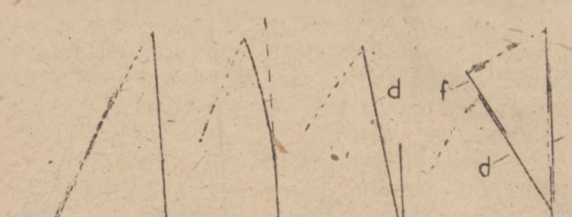
Na bardzo małych żaglówkach, gdzie kąt rozchylenia pomiędzy górnym i dolnymi częściami żagla jest niewielki, stosowanie foka nie odgrywa tak poważnej roli. Niecelowym, a nawet szkodliwym jest stosowanie foka na ślizgaczach lodowych (bojerach), gdyż te osiągają szybkości znacznie większe niż jachty i przepływ wiatru dokoła żagla ma inny charakter.

Z powyższego wynika, że pożytecznym jest, gdy mamy kilka fok-żagli do jednego jachtu, a przynajmniej dwa, jeden płaski i mniej zachodzący za grot dla wiatrów ostrzejszych i drugi szerszy i bardziej wklęsły dla wiatrów pełniejszych. Na wiatrach silnych stosujemy zarówno grot, jak i fok sztormowy o zmniejszonej powierzchni i z grubszego, mocniejszego płótna.

Jan Straus Małowiecki

Omasztowanie statków

Wysokość oraz kształt masztu zależą od typu i wielkości ożaglowania. Przy typie ożaglowania (osprzęcie) wysokim, inaczej bermudzkim lub Marconiego, maszt jest bardzo wysoki, prosty na całej długości lub lekko w górze wygięty do tyłu (rys. I — A B).

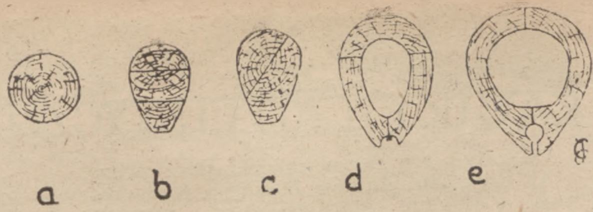


Rys. 1

Tuż nad pokładem umieszczone drzewce, mnej więcej prostopadle do masztu, nazywa się bomem (rys. I — C). Osprzęt gafowy posiada oprócz tego gafel (rys. I—d); maszt sam może być jednolity i stosunkowo niski lub wyższy, ale złożony z dwóch części.

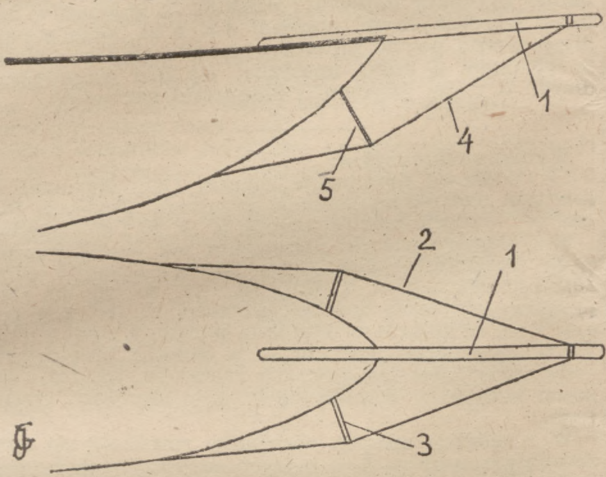
Górna część masztu niejednolitego nazywa się stengą (rys. I — b), zaś dolna kolumną masztu (rys. 1-a). Obie te części łączą się ze sobą przy pomocy salingu (rys. 4, 6) oraz dybów masztowych. Maszt opiera się piętą we wnętrzu kadłuba w gnieździe masztu, wierzchołek nosi nazwę topu (rys. 6), zaś otwór w pokładzie, przez który przechodzi maszt, nazywamy opętnikiem.

Wszystkie maszty pochylone są pod pewnym kątem w stronę rufy. Na rzekach obecność niskich mostów zmusza do stosowania masztów składanych, które dają łatwo się pochylać



Rys. 2

Maszt jest obsadzony między dwoma policzkami przy pomocy sworzni, przy konstrukcji tej istnieją trudności przy podnoszeniu go z pozycji leżącej, dla ułatwienia tej czynności stosuje się krzyżaki, rozpórki i wielokrążki.



Rys. 3

Maszty robi się z drzewa, żelaza lub stali. Z drzew używa się: sosnę, jodłę lub świerk. Najlepsza jest sosna, która daje drzewo giętkie i lekkie, świerk jest najlżejszym, ale dość łupliwym i łatwo gnijącym, jodła zajmuje miejsce pośrednie.

Najprostszą konstrukcją masztu jest pień drzewny wygładzony, o odpowiednim przekro-

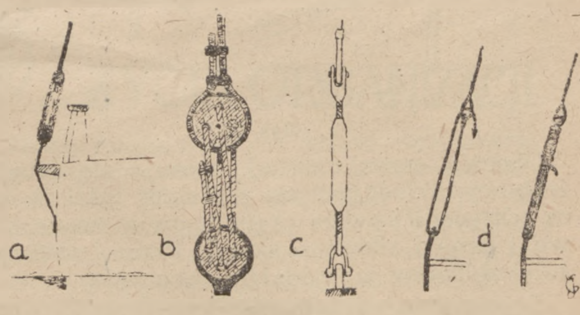


Rys. 4

ju (rys. 2-a). Znacznie lepszą jest konstrukcja klejona z dwóch lub trzech części podłużnych (rys. 2-b c). Maszty klejone stosuje się najczęściej w osprzęcie wysokim. Przy jachtach regatowych, gdzie idzie o jak najmniejszy ciężar, używane są maszty drążone i klejone o przekroju kroplowym (rys. 2-d, e). Grubość masztów zależy od powierzchni ożaglowania i stopniowo malejąca ku topowi.

Większe żaglowce i wiele jachtów posiada na dziobie wystające prawie poziomo drzewce, zwane bukszprytem (rys. 4, 13). Do bukszprytu przymocowuje się żagle dziobowe, czyli sztaksle. Bukszpryt przymocowany jest do pokładu przy pomocy specjalnego gniazda oraz lin i rozpórek (rys. 3). Jachty, posiadające duże nawisy przednie, nie posiadają bukszprytów.

Bukszpryt unieruchomiony jest przy pomocy

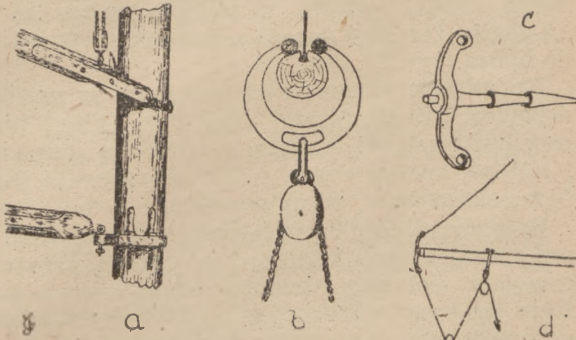


Rys. 5

watersztagu (rys. 3, 4) i waterbaksztagów napinających z boku (rys. 3, 2). Umieszczony pod bukszprytem delfiniak (5) napina watersztag, zaś blindagafle waterbaksztagi (rys. 3).

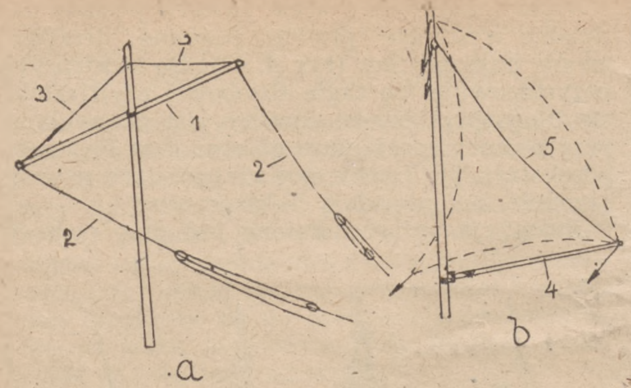
Maszt naciągają sztagi i stensztagi (rys. 5). Z boku umocowują maszt wanty i stenwanty od tyłu mamy baksztagi i stenbaksztagi, z przodu sztag i stensztag. Liny te posiadają kluby, przy pomocy których zwalniamy lub naciągamy maszt. Dla zwiększenia kąta między masztem a stenwantami stosuje się poprzeczki, zwaszcza przy osprzęcie wysokim. Dla zabezpieczenia masztu od zbytniego wyginania się do tyłu ściąga go się od przodu przy pomocy jumpsztagu, który również posiada swoją rozpórkę (rys. 4, 18).

Olinowanie stałe wykonane jest ze sztywnych lin stalowych. Liny konopne stosuje się tylko na małych łodziach. Wszystkie więzie przymocowane są do masztów zaczepkami (rys. 6-a, b), drugie końce przyczepione są do burty lub bukszprytu przy pomocy talrepów (rys. 5-a, b),



Rys. 6

ściągaczy śrubowych (rys. 5-a), bądź ściągaczy linkowych (rys. 5d), te ostatnie mają zastosowanie na małych łodziach. Urządzenia te służą do odpowiedniego naciągnięcia danych sztagów i want.



Rys. 7

Obecnie coraz częściej stosuje się ściągacz śrubowy, składający się z długiej tulei, w którą wkręcone są dwa pręty nagwintowane o lewo i prawo skrętym skoku. Przez obracanie tulei zbliżamy lub oddalamy oba pręty.

Olinowanie ruchome obsługuje gafel i bom (rys. 4), służące do rozpinania żagla gaflowego (grota). Gafel jest przeważnie ruchomy i ślizga się po maszcie swą piętą. Podnoszony jest on przy pomocy grotafału i pikfału. Obie te liny za pomocą układu wielokrążków opuszczone są na pokład, gdzie można nimi swobodnie manewrować. Bom utrzymywany jest w poziomym położeniu przy pomocy bomtopenanty (rys. 4-17), piętą zaś opiera się na pierścieniu masztowym (rys. 6-a). Gafel obejmuje widłami maszt (rys. 6-a). Widły zamknięte są łańcuszkiem z korali nawleczonych na drut stalowy. Na pierścieniu masztowym często spotyka się drewniane lub żelazne kołki, na których umocowuje się fały.

Swobodny koniec bomu może być zbliżany lub oddalany od osi wzdłużnej statku przy pomocy szkota (rys. 4 i 6d). Szkot jest to lina bawełniana lub konopna, umocowana na bomie pierścieniem szkotowym (rys. 6b), drugi koniec przechodząc przez blok trzymamy w ręku.

Na maszcie umocowane są szyny masztowe, na których posuwają się pełzacze. Pełzacze zrobione są z bronzu i przyszyte są do liku. Niejednokrotnie zamiast szyn w maszcie znajduje się kanał, zwany szlicem, w którym umieszcza się lik żagla. Ten sam sposób może być zastosowany do bomu (rys. 2e, 6b).

Na wielkich żaglowcach używane są poziome drzewca, zwane rejami (rys. 7a), które przymocowane są do masztu za pomocą pierścieni i haków, zaczepionych o fał tak, że reja może być podnoszona lub opuszczana.

Reje zasadniczo są prostopadle do osi wzdłużnej statku. Każdy koniec, czyli pik rei, przytrzymywany jest liną, zwaną topenantą (rys. 7-3). Reje możemy obracać, czyli brasować w płaszczyźnie poziomej przy pomocy lin, zwanych brasami (rys. 7-2).

Do wiatrów tylnych często stosuje się żagiel pomocniczy — motyl, stawiany między masztem a bomem (rys. 7b).

Bom ten również przy pomocy wideł oparty jest o maszt.

Jan Gajewski



Ukazały się nowe znaczki pocztowe:

1) Ku upamiętnienia 600-lecia Bydgoszczy — znaczek w kolorze szaro-zielonym, nominał 3+2 zł. z załadowaną barką na tle dalszych budynków w Bydgoszczy.

2) Ku upamiętnienia odzyskania ziem Śląskich — znaczek w kolorze brązowo-czekoladowym, nominał 3+7 zł. — przedstawia orła piastowskiego na tle kominów fabrycznych, po bokach postacie żołnierza i powstańca.

3) Ku uczczeniu pamięci pomordowanych na Majdanku milionów obywateli polskich — znaczek w kolorze szaro-zielonym, nominał 3+ 5 zł., przedstawia allegoryczną postać śmierci w mundurze niemieckim, z cyklonem w ręku, unoszącą się nad fragmentem obozu — t. zw. łaźniami i komorami gazowymi.

Wydania okupacyjne:

1) Obiegowe niemieckie znaczki typu Germanii z czarnym nadrukiem literami gotyckimi „Russisch Polen" — w pięciu wartościach: 3, 5, 10, 20 i 40 fenigów.

2) Obiegowe znaczki niemieckie, jak wyżej, z czarnym nadrukiem „Gen.-Gouv. — Warschau", w 10 wartościach: 2.5, 3, 5, 7.5, 10, 15, 20, 30, 40 i 60 fenigów, przyczym znaczek wartości 15 fen. był początkowo w kolorze brunatnym, później z chwilą ukazania się nowego nakładu — w kolorze fioletowym.

Odcienie barw zasadniczych znaczków, jak też i samych nadruków wahają się w dość szerokich granicach.

W wyglądzie samych nadruków rozróżnia się dwa zasadnicze typy — I. o ostrych precyzyjnych konturach, II. o nieostrych rozlanych brzegach.

Po usunięciu okupantów w r. 1918 pozostałości znaczków tego wydania zostały zużyte jako materiał podstawowy do polskiego tymczasowego wydania znaczków pocztowych.

3) Obiegowe znaczki typu Germania z czarnym nadrukiem „Postgebiet Ob. Ost." w 12 wartościach:— 2.5, 3, 5, 7.5, 10, 15, 15, 20, 25, 40, 50 i 1 mk. (znaczek 15-fenigowy był w 2 kolorach, tak jak i w poprzednim wydaniu).

Niektóre z poszczególnych wartości tego wydania są dość rzadkie, a przeto poszukiwane i stosunkowo drogie, jak np. 1 mk., 50 fen., 40 fen., 15 fen. brunatne.

O ile powyższe trzy wydania były w obiegu tylko na terenach okupowanych przez wojska niemieckie— to w okupacji austriackiej kursowały znaczki polowej poczty austriackiej bez specjalnych nadruków dla terenów polskich. Przy znaczkach kasowanych jedynie po odczytaniu kasownika ustalić można, czy znaczek ten rzeczywiście był w obiegu na ziemiach polskich.

Znaczków tych było też kilka wydań, a mianowicie:

1) 1915 roku — znaczki bośniackie z r. 1912-14 z ukośnym dwuwierszowym czarnym nadrukiem „K. U. K. Fedpost". Wartości: 1, 2, 3, 5, 6, 10, 12, 20, 25, 30, 35, 40, 45, 50, 60, 72 hal., 1, 2, 3, 5 i 10 koron. Znaczki b. poszukiwane i drogie. Szczególnie 3, 5 i 10 koron — seria cała kosztowałaby obecnie kilka tysięcy złotych.

2) Znaczki z podobizną cesarza Franciszka Józefa z napisem u góry „K. U. K. Feldpost", u dołu w rogach cyfry. Wartości: 1, 2, 3, 5, 6, 10, 10, 12, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, 50, 60, 72, 80, 90 halerzy oraz 1, 2, 3, 4, 5 i 10 koron. Najrzadszą z tego wydania jest 5-koronówka.

3) Znaczki gazetowe. Głowa Merkurego z napisem u góry „K. U. K. Feldpost". Wartości: 2, 6, 10 i 20 halerzy.

4) Znaczki jak pod „2"), lecz z podobizną cesarza Karola wartości — 1, 2, 3, 5, 6, 10, 12, 15, 20, 30, 40, 50, 60, 80, 90 hal., 2, 3, 4 i 10 koron.

5) Znaczki dobroczynne na fundusz im. cesarza Karola i ces. Zyty. Napis — „K. U. K. Feldpost — Karlfonds" — wartości: 10, 20, 45 hal.

M. Gł.

Z NASZEGO WYBRZEŻA

Żaglówką z Poznania do Gdańska popłynęło dwóch harcerzy. Kajak ich typu „P7“ ma 5 metrów długości i 0.9 m. szerokości. Harcerze przebyli 220 km. Największa szybkość uzyskana na tej trasie wynosiła 14 km. na godz.

7 czerwca zakończono kurs szyprów i maszynistów przy Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni. Kurs trwał trzy miesiące i miał dwa wydziały: nawigacyjny i mechaniczny. Kurs ukńczyło 31 słuchaczy na 59 zapisanych.

Władze radzieckie przekazały polskiej administracji portowej 25-tonowy dźwig pływający. Dźwig został skierowany na stocznię Nr. 13 w Gdyni do naprawy, poczym zostanie użyty do prac nad oczyszczaniem portu gdyńskiego.

Stocznia gdańska rozpoczęła produkcję silników spalinowych do kutrów rybackich. Pierwsza seria silników o mocy 60 KM. każdy zostanie wykończona w połowie przyszłego roku .

UNRRA zamówiła dla Polski na stoczniach angielskich 18 dalekomorskich kutrów rybackich. Kutry te mają być wykończone jeszcze w tym roku.

Harcerski Ośrodek Morski w Gdyni spuścił czwarty w tym sezonie jacht morski na wodę.

jSzkole MorskiejPsgU.cmfwypnemfwypnemfwypnpnp

Kurs radiotelegrafistów morskich przy Państwowej Szkole Morskiej został zakończony w dniu 7 czerwca. Na kurs zapisało się 32 słuchaczy, a ukończyło 26. Kurs trwał 4 miesiące.

„Generał Zaruski“ jacht Ligi Morskiej odbył w dniu 9 i 10 czerwca dwa rejsy propagandowe. Rejs w dniu 10 czerwca był filmowany.

ROZRYWKI UMYSŁOWE

Logogryf literowy ułożył Edward Holler Wrocław.

Z podanych niżej liter należy ułożyć 14 nazw okrętów naszej marynarki wojennej, biorąc pod uwagę także jednostki które zatonęły w czasie wojny. Rząd pionowy oznaczony kreskami da rozwiązanie.

1) okręt pomocniczy . — . .
2) okręt szkolny . . — . . .
3) kontrtorpedowiec . . — . . .
4) okręt podwodny — . . .
5) okręt podwodny . — . .
6) transportowiec woj. . — . . .
7) poławiacz min . — . .
8) poławiacz min — . . .
9) kontrtorpedowiec . . . —
10) okręt służby hydrograf. . . . — . . . . . .
11) kontrtorpedowiec . . — . . . .
12) poławiacz min . . — . . . .
13) torpedowiec . . . . — . . . .
14) torpedowiec . — . . .

a a a a a a a a a a a a a b d d e e g g i i i i i j j k k k k k k k k l l ł ł ł m m m m m n n n n o o o o o o o o ó p p r r r r r r r s s t u u u w w w z z z z ż

Termin nadsyłania rozwiązań upływa dn. 25 lipca r. b .

ROZWIĄZANIE LOGOGRYFU Z Nr 6.

Za rozwiązanie powyższego logogryfu redakcja przeznacza trzy nagrody: I bezpłatna roczna prenumerata, II półroczna bezpłatna prenumerata, III kwartalna bezpłatna prenumerata „Młodzieży Morskiej“.

Moskwa, Brno, Kowno, Marsylia, Ateny, Hawr, Leningrad, Triest, Londyn, Warna, Sofia, Budapeszt, Lizbona, Elbląg. Rozwiązanie główne; Konstantynopol.

Nadesłano ogółem 117 odpowiedzi. Nagrody otrzymają: Bogdan Skupniewicz Nakło. Wiesław Pydziński Częstochowa. Irena Dąbrowska Gliwice. Nagrody prześlemy pocztą.

Z ŻYCIA ORGANIZACJI

Jeżeli miejscowość, w której mieszkacie (miasto, wieś) nie posiada dotychczas Oddziału Ligi Morskiej, napiszcie o tym do arządu Głównego Ligi Morskiej (Warszawa, ul. Widok 10), a prześlemy Wam upoważnienie i wskazówki do zorganizowania miejscowego Oddziału Ligi Morskiej.

ZE ŚWIATA

Międzynarodowa konferencja w Paryżu, zwołana w roku 1856, zabroniła używania statków do zadań korsarskich. Wszystkie mocarstwa biorące w niej udział, z wyjątkiem Stanów Zjednoczonych, zaprzestały wydawania listów kaperskich.

USA wycofały się z konferencji pod pretekstem, że uchwały jej nie gwarantują bezwzględnej nienaruszalności i nietykalności na morzu własności prywatnej.

Z chwilą wybuchu wojny secesyjnej Stany południowe nie skrępowane żadnymi umowami międzynarodowymi w odpowiedzi na blokadę morską, którą zastosowała Federacja Północna, rozpoczęły wojnę korsarską.

Wojna korsarska rozpoczęła się z chwilą ogłoszenia przez prezydenta Jeffersona Davisa specjalnej proklamacji, wzywającej i rozkazującej rozpocząć z okrętami nieprzyjacielskimi walkę korsarską.

W okresie tym wydano dużą ilość listów kaperskich. Ciekawym bardzo jest jeden z nich, który ukazał się w Nowym Orleanie w dniu 31 marca 1862 r., treści następującej: „Pionier 4 tony, okręt podwodny, 1 ładunek wybuchowy“. Prócz tej krótkiej wzmianki nie mamy żadnych szczegółów, dotyczących budowy tej łodzi, ani też żadnych danych o zastosowaniu i wynikach działania tego poprzednika dzisiejszych nurkowców.

W lipcu 1878 r. w kanale Nowo-Orleańskim w pobliżu fortu hiszpańskiego, podczas pogłębiania tego kanału, natrafiono na dnie na zatopioną jednostkę morską. Po wydobyciu okazało się, że jest to podwodna łódź torpedowa.

Wydobyta łódź okazała się bardzo podobną do podwodnej łodzi, należącej do południowców, która w dniu 17 lutego 1864 r. wykonała atak torpedowy na drewniany krążownik federacyjny „Housetonic“. Atak udał się, krążownik zatonął, ale zwycięzca nie przeżył zwyciężonego i trafiony paroma pociskami poszedł również na dno wraz z całą prawie załogą, gdyż zdołano uratować zaledwie pięciu ludzi.

Łódź ta zostaał zbudowana na stoczni w Mobile w roku 1863. Budowa i urządzenia jej były bardzo prymitywne. Kadłub zbudowano z drzewa obitego blachą żelazną. Napęd dawała śruba, która poruszana była ręcznie przez ośmiu ludzi załogi. Zagadnienie odświeżania powietrza stanowiła wielką przeszkodę w jej użytkowaniu, gdyż nie umiano dać sobie rady z technicznym jego rozwiązaniem.

Natomiast wielką zdobyczą konstrukcyjną były stery głębokości, które zostały poraz pierwszy zastosowane przy tego rodzaju statku.

Z łodzią tą dokonywano ciągle prób, gdyż otrzymane każdorazowo wyniki były niezadawalające. Tonęła ona aż pięć razy, przy czym kilkakrotnie nie udało się uratować załogi.

Łódź, znaleziona w kanale Nowo-Orleańskim, została prawdopodobnie zbudowana przez skonfederowanych jednocześnie z łodzią, która aztopiła „Housetonic", a w czasie ewakuacji Nowego Orleanu, nie mogąc jej zabrać ze sobą, zatopili.

KRONIKA FILMOWA

Czytałem kiedyś w jednym z pism filmowych dość nieprzemyślane zdanie na temat filmów morskich. Autor artykułu zastanawiał się dlaczego filmy morskie mają naogół tak wielkie powodzenie i dawał następującą odpowiedź: „Zjawisko to należy wytłomaczyć wyjątkowo sumiennym opracowaniem tych filmów, doborem wybitnych reżyserów i aktorów".

Jest to oczywisty nonsens. Wytwórnie amerykańskie (a te głównie tworzyły i tworzą wielkie epopee morskie) dysponują odpowiednią ilością znakomitych reżyserów i aktorów, aby obsadzić nimi nie tylko filmy morskie. Chodzi tutaj o zupełnie co innego. Wprost przeciwnie, o ile reżyser jest zawsze duszą filmu, o tyle aktor m o ż e właśnie zejść na dalszy plan. Dlaczego tak się dzieje? Odpowiedź jest niezwykle prosta: morze jest żywiołem ruchliwym, zmiennym, przybierającym rozmaite postaci i wykazującym najróżniejsze nastroje, morze stanowi wielką przestrzeń, wielką s c e n ę dla ekranu, zezwalającą na wspaniałe inscenizacje. Gdy tylko morze pojawia się na ekranie, widzowie na sali kinowej czują szeroki oddech przestrzeni, budzą się zawsze tkwiące w człowieku tęsknoty do podróży, zmiany miejsca, poznawania innych krajów. Morze jest niesłychanie potężnym magnesem i

To też tematy morskie napotykamy w filmach często i we wszystkich możliwych wariantach. Widzieliśmy zimne, pełne lodowców morza podbiegunowe w przepięknym filmie „Eskimo", widzieliśmy niebezpieczne, żółte morze w filmie „Chińskie morza", widzieliśmy wady południowe w „Poganinie" i tylu innych filmach egzotycznych. Lecz filmów morskich nie można wymieniać tylko według części świata, czy nazw geograficznych. Filmy te sięgają po tematy historyczne, psychologiczne, sensacyjne, kryminalne, wojenne, a w każdym z tych działów — jeśli już nie więcej — znajdziemy conajmniej jedno arcydzieło sztuki filmowej. Miłośnicy filmu pamiętają bezwątpienia wspaniałe sceny batalistyczne morskie w filmie „Ben Hur". W żywej pamięci pozostały takie filmy, jak „Kapitan Blood", albo „Bounty". Ostatni film jest zarazem szczytowym osiągnięciem kinematografii w tej dziedzinie.

Innego rodzaju filmem była wzruszająca i pełna prawdy życiowej epopea rybacka „Bohaterowie morza", a mrożące krew w żyłach zmagania na morzu w czasie wojny światowej pamiętamy z filmów „Dziś żyjemy", „AL 14 zatonęła". Nie brak też głębokich dramatów psychologicznych, związanych z morzem, jak przede wszystkim „Wyrok morza", piękny film z amerykańskim tragikiem W. Hustonem w roli tytułowej i „Anna Christie", pierwszy dźwiękowy film Grety Garbo, w którym bohaterka ginie w czasie straszliwej burzy morskiej.

Obok tych i innych dzieł, filmowcy wykorzystując fotogeniczność morza, zarzucali rok rocznie rynek filmami łabszymi, ale czar morza i pięknych zdjęć był zawsze tak pociągający, że z trudem tylko możnaby wymienić jakiś wyaźnie kiczowaty film morski. Niewątpliwie był nim niestety polska „Rapsodia Bałtyku", gdyż przedwojenni nasi filmowcy zadawalali się kilkoma pocztówkami nieruchomego morza oraz dwoma widokami Gdyni i „wielki film morski" — był gotów.

Czekamy na szeroki oddech morza, który powieje z naszych ekranów.

Leon Bukowiecki

Wydawnictwa nadesłane

Marynarz Polski, miesięcznik Marynarki Wojennej, w numerze czerwcowym przynosi szereg ciekawych artykułów i zdjęć. Pismo doskonale i dostępnie redagowane, w barwnej i starannie opracowanej szacie graficznej. Adres: Gdynia, św. Piotra 12.

Płomień, pismo dla młodzieży licealnej. Wydawnictwo „Naszej Księgarni", Warszawa, Smulikowskiego 4.

Młody Zawodowiec, miesięcznik dla młodzieży szkół średnich zawodowych. Warszawa, Smulikowskiego 4.

Płomyk, pismo dla dzieci. Warszawa, Smulikowskiego Nr 4.

Iskierki, pismo dla najmłodszych dzieci. Warszawa, Smulikowskiego 4.

Od obiektywu do negatywu. Wacław Żdżarski. Nakładem Galster, Lauter i Rutkowski, Warszawa. Autor w sposób przystępny wyjaśnia zasady fotografii małoobrazkowej, budowę aparatów filmowych oraz podaje opisy używanych u nas aparatów. Podręcznik zawiera szereg wskazówek robienia zdjęć, wywoływania i kopiowania. Książka bardzo pożyteczna, winna znaleźć się w bibliotece każdego fotografa.

Odpowiedzi redakcji

Zaborowski Bohdan, Toruń. W Toruniu jest czynnych kilkanaście kół szkonych L. M. Proszę zgłosić się do Zarządu Okręgu L. M. Sąd Okręgowy, pokój Nr 23, gdzie udzielą wszelkich wyjaśnień.

Tutkowska Jadwiga, Tczew. Dziękujemy za miły list, wiersz nie nadaje się do druku. Proszę pracować wytrwale, dużo czytać, a za parę lat napewno będziemy mogli współpracować.

Fiks Gisella, Pabianice. Piszesz, że wycinasz zdjęcia z numerów Młodzieży Morskiej, czy nie lepiej byłoby, gdybyś zachowywała całe egzemplarze, w ten sposób możesz sobie skompletować piękny rocznik.

Byłoby bardzo pożądane, by każde koło tak, jak piszesz, przesyłało swe sprawozdanie z działalności. W ten sposób nawiązalibyśmy bliższy kontakt. Co do konkursu, to sprawa ta będzie dopiero aktualna po wakacjach.

Holler Edward, Wrocław. Logogryf wykorzystujemy. Prosimy o dalszą współpracę w tym dziale. Za każdą wykorzystaną pracę w dziedzinie rozrywek płacimy od 100—300 zł. po wydrukowaniu.

Wydawnictwo Zarządu Głównego Ligi Morskiej. Redakcja i Administracja — Warszawa, Widok 10. Redaktor Walery Przyborowski. Redaktor przyjmuje codziennie od 13 do 14-ej. Prenumerata roczna 96 zł., dla członków Ligi 72 zł. Konto PKO. I—1020.

Zakł. Graficzne, „Dźwignia", Widok 24. B—08890

Cena 8 zł.